

Leipziger Tageblatt

und

Anzeiger.

N^o 33.

Freitag, den 2. Februar.

1838.

Ansichten eines Unparteiischen über die Leipzig-Dresdener Eisenbahn. *)

Obgleich der Actiencours dieses großen Nationalwerks bis zum Beginn der Rente mit demselben nichts gemein hat und haben soll, so hat doch seit dem letzten deutschen Friedensschlusse wohl kein Papier eine solche barometerartige Beweglichkeit gezeigt und das Wort „Meinung“ besser beurkundet, als die Actien unserer Bahn. Bereits haben Sachkenner dargestellt, welche Ursachen dieselben von ihrer unnatürlichen Höhe auf Pari herabdrückten; man erlaube nun zu beleuchten, was dieselben unter ihren Normalwerth brachte.

Als die Subscriptionen geschlossen waren, befand sich ein großer Theil dieses Papiers nicht in festen, sondern speculativen Händen und war nur scheinbar untergebracht. Was das Auge sieht, glaubt das Herz. Die große Menge blieb Zweifler an einer verheißenen, ungeahnten Frequenz; erst wollte man sehen, dann sich betheiligen, und die wahrhaft patriotischen vorangegangenen Einladungen zur Theilnahme blieben bei ihr ohne Erfolg, sie entschloß sich höchstens, aus dem Tagescourse Nutzen zu ziehen. Kurz darauf traten im In- und Auslande verschiedene Bahnen- und Industrieprojecte ins Leben. Da man nun nicht wußte, in wiefern eine deutsche Bahn rentiren kann, weil wenigstens eine große noch nicht da war, so schienen Viele sich vorläufig lieber an gewerblichen Actienvereinen beantheiligen zu wollen, weil die Ertragsfähigkeit einer großen Fabrik zu beurtheilen ist, und weil Erfahrungen darüber schon vorhanden sind. Man begann den Bau, und die Actionaire, d. h. diejenigen, welche bloß am Zwecke hängen, freuten sich im Frühjahr über die Nachricht, daß zu Michael 1837 der Tract bis Wurzen eröffnet werde, während daß die Börsenspieler, wie überall, gewagte Abschlüsse auf Cours-Differenz, auf diese Hoffnung basirte, machten. Da erfolgte die Verdreifachung, wie ein Blitz aus heiterem Himmel, denn man hatte höchstens vor der Hand eine Verdoppelung vermuthet. Drei Actien statt einer wären manchem Actionair zu viel; er verkaufte einen Theil, oder, von triumphirenden Zweiflern bestochen, die Cours und Zweck gleich achteten, fand er sich veranlaßt, diesem Papiere und seinen Hoffnungen zu entsagen. Die Rückwirkung der americanischen Handelskrise und die Ungewißheit über den Anfang der Bahnrente lähmten auch wohl manches braven Mannes Kräfte, die Actien fielen allmählig, größtentheils in Leipzig concentrirt; der Käufer fand keine Schwierigkeit mehr. Als man nun zu Michael vernahm, daß die Eröffnung einer ansehnlichen Fahrstrecke erst zu Ostern 1838 bevorstehe, da sank das Papier zu seinem gegenwärtigen

Standpuncte herab. Jetzt sind die Arbeiten eingewintert, und eine Art von Nuthlosigkeit oder Kaltstimm hat sich vieler Gemüther bemächtigt. Nur die Zweifler sind noch oben auf. Man höre einen:

„Ohne die Verdreifachung hätte ich geglaubt, daß diese große Bahn mit 4% rentiren würde; jetzt glaub' ich es nicht mehr, auch läßt sich das Ende des Baues nicht absehen, denn die Bauberichte scheinen vielmehr die Schwierigkeiten hervorzuheben, als zu wagen, die Eröffnung eines bedeutenden Tractes unfehlbar festzusetzen. Kann nicht auch eine Vervielfachung des Capitals erfolgen? Außer den Messen trifft man oft Stunden lang keinen Fracht- oder Reisewagen auf dem Wege nach Dresden, und doch malt man vor mein Auge eine ungeahnte Frequenz? Von was wird man die Zinsen von 4½ Millionen decken, wenn jedes Jahr die Hälfte der Einnahme für Unterhaltungskosten aufgeht? Chaussees sind zweckmäßiger als Eisenbahnen, auch kann man durch Pferde-Relais mit denselben concurren. Wer garantirt endlich die Rente? Das alles muß ich erst sehen.“ Darauf wird nun entgegnet: daß der Capitalist, der sein Geld anlegen will, erst beurtheilen soll, wie das Unternehmen rentiren wird; hat er dieß erkannt, so ist ihm die Anlegensumme Nebensache. Jede andere Bahn gleicher Länge im Auslande hat wenigstens dasselbe gekostet. Bald ist England von Bahnen wie ein Netz überzogen. Glaubt man vielleicht, der englische Privatmann werde, nach so viel gemachten Erfahrungen und bei stets zunehmender Bahnenconcurrentz, eine Actie nehmen, wenn er keine reichlichen Zinsen erwarten dürfte?

Da der Personenverkehr die Hauptrente der Bahn ausmacht, so rentiren Letztere nur in volkreichen Ländern; dann beginnt mit, und liegt schon in der Ertragsfähigkeit eines einzelnen Fahrtractes die zunehmende Verzinsung, mit welcher sogleich der Cours in Einklang tritt. Die Kosten einer großen Bahn lassen sich nicht vorher bestimmen, weil man jedes Mal neue Erfahrungen macht, denn überall ist der Boden mehr oder weniger eben, bergig, bewässert oder sumpfig; die Ausmessung, die spätere Wahl vortheilhafterer Bahnlilien, die stets langsam und human zu betreibende Expropriation mehrerer Tausend Parzellen, die Anschaffung des ungeheuern Materials und eine Menge anderer Arbeiten, der Riesendamm bei Gerichshayn, der Ausstich bei Nachern, der Tunnel bei Dberau und andere Puncte vermögen einen Maßstab zu geben, daß 4½ Millionen gebraucht werden können. Wäre die Verdreifachung den letzten Sommer erfolgt, so wäre sie wohl fast ohne Eindruck geblieben, weil dann wahrscheinlich die Mehrzahl die Rentabilität begriffen hätte. Als Gründe der Capitalvermehrung galten: die im fortschreitenden Baue erkannte Nothwendigkeit größerer und öfterer Ratenzahlungen, und um durch diese Maßregel zugleich einer

*) Eingefendet.

Eines Mannes Rede ist keine Rede,
Man soll sie hören alle Weide.

D. Red.